4

MOYENS
FACILES ET AVANTAGEUX
DE
PLACER DES CAPITAUX,
OU
IDÉE SUCCINCTE DE L'ÉTAT ACTUEL DES CANAUX ET DES GRANDES ROUTES DE L'ESPAGNE;

Par Monsieur S. de Miñano.



A PARIS,

CHEZ C. J. TROUVÉ, IMPRIMEUR-LIBRAIRE,
RUE DES FILLES SAINT-THOMAS, No 12.

MARS 1824.

MOYENS

FACILES ET AVANTAGEUX

DE

PLACER DES CAPITAUX,

OU

IDÉE SUCCINCTE DE L'ÉTAT ACTUEL DES CANAUX ET DES GRANDES ROUTES DE L'ESPAGNE.

Lorsque les capitalistes français vont peut-être éprouver l'embarras de retirer de leurs fonds un intérêt de plus de trois ou quatre pour cent, il me semble que c'est leur rendre service que de leur indiquer des entreprises qui leur offrent autant de sécurité réelle que d'utilité, et par lesquelles, en obtenant des bénéfices incalculables, ils se concilieront la reconnoissance de leurs contemporains et l'admiration de la postérité.

Cette dernière considération doit surtout, selon moi, agir puissamment sur des hommes au dévoûment desquels l'industrie et l'agriculture doivent ces rapides progrès qui excitent l'envie et la surprise des étrangers.

C'est un axiome reconnu en économie politique, « que la richesse de nos voisins fait aussi partie de » la nôtre. » Il est donc incontestable qu'en procurant à l'Espagne les moyens de faire prospérer son territoire si fertile, la France obtiendroit de grands avantages, puisqu'elle pourroit étendre son commerce, en agrandissant le cercle des objets d'échange.

Personne n'ignore qu'au nombre des principales causes qui ont contribué à dépouiller l'Espagne d'une partie de sa splendeur et de son ancienne prospérité, il faut placer les soins, pour ainsi dire exclusifs, que donna le Gouvernement au stérile produit de ses mines d'Amérique, abandonnant presque entièrement les sources inépuisables de son agriculture, de son industrie et de son commerce intérieur, qui l'avoient élevée, peu de siècles auparavant, au rang des premières nations de l'Europe. Une infinité de circonstances et de puissans motifs, qu'il est inutile de rapporter ici, ont mis le Gouvernement espagnol dans le cas de s'occuper très-sérieusement de rouvrir ces sources de la prosperité publique, en commençant, avant tout, par les voies de communication intérieure, qui jusque aujourd'hui ont été totalement négligées.

Le Gouvernement de Sa Majesté catholique,

quoi qu'on en dise, prouve chaque jour, d'une manière non équivoque, qu'il veut favoriser dans toutes les branches de l'administration le bonheur et l'aisance de ses sujets, et il y parviendra certainement aussitôt que cessera l'effervescence des passions politiques, qui agite encore les esprits.

Les deux décrets du Roi, du 9 mars dernier, insérés dans *la Gazette* de Madrid, en ordonnant : l'un, de préparer les moyens nécessaires pour construire des grandes routes au sud de l'Espagne, et l'autre, de demander l'état où se trouvent présentement les différens canaux du royaume, démontrent invinciblement que le Gouvernement espagnol se propose de donner une impulsion forte et générale à tous ces établissemens, dont dépend sa future prospérité.

Mais comme il est possible qu'on n'ait pas en France, une juste idée de l'état dans lequel se trouvent actuellement ces entreprises, je me propose d'en donner ici une notice, et de présenter au public des renseignemens exacts que j'ai acquis, afin que ceux des capitalistes qui voudront contracter avec le Gouvernement espagnol, pour tout, ou partie de ces ouvrages, puissent le faire avec connoissance de cause.

Ainsi, celui qui, après avoir lu ce court aperçu, voudroit acquérir des détails plus circons-

tanciés, soit sur la nature des engagemens à prendre, soit sur les garanties respectives pour en assurer l'exécution, voudra bien se rendre à mon domicile, rue du Mont-Blanc, n. 17, et je m'empresserai de lui donner tous les éclaircissemens desirables.

Je ne m'arrêterai pas à démontrer combien sont importantes les communications de province à province, de ville à ville, parce que chacun est convaincu que la prospérité d'un royaume en dépend essentiellement. Ce principe est commun à tous les Etats et y est généralement reconnu; sauf, toutefois quelques exceptions relatives à l'utilité plus ou moins directe, plus ou moins grande qu'ils peuvent avoir dans certains pays comparés aux autres.

Il n'en est aucun qui, par sa position géographique entre les deux mers, réclame plus que l'Espagne l'exécution complète des travaux publics, et où les entrepreneurs sages et éclairés doivent retirer de plus grands avantages des capitaux qu'ils y placeront.

Jusqu'à présent on a cru, en Espagne, comme ailleurs, que c'étoit un grand mal de permettre l'entrée des denrées et marchandises étrangères, parce que de la sorte les régnicoles ne pouvoient soutenir la concurrence. On s'est plaint fréquemment du

peu de patriotisme de ceux qui en faisoient usage, en leur reprochant d'être la cause de la ruine des fabriques nationales, et de la sortie considérable de numéraire qui résulte des échanges. Ces réclamations étant parvenues au Gouvernement, il crut remédier au mal par des lois prohibitives sur l'importation.

Mais ces lois furent toujours inutiles; car la contrebande sut les éluder. D'un autre côté, on augmenta excessivement les droits d'entrée; ce qui ne servit qu'à faire renchérir les marchandises, sans en empêcher la vente; car à mesure que ces droits augmentoient, l'industrie étrangère cherchoit à réduire les frais de fabrication, afin de conserver, autant que possible, l'uniformité des prix.

On s'est donc convaincu, que tous ces moyens n'étoient que vains et absurdes, et que la vraie manière de voir ses marchandises préférées à celles de l'étranger étoit de les donner aussi bonnes, à aussi bon marché, même à meilleur marché que lui, si cela étoit possible. Dans l'état présent de la civilisation, l'amour de la patrie n'arrive pas au point d'acheter plus cher et mauvais, dans le louable dessein de soutenir des fabriques nationales : l'intérêt personnel s'oppose à ce sacrifice, et on sait, que l'intérêt général n'est autre chose que la somme des intérêts particuliers.

Le même raisonnement est applicable à l'égard des articles de première nécessité. Les Espagnols qui habitent les côtes de la Méditerranée, paient annuellement à l'étranger *quinze millions de francs* pour le froment qui manque à leur consommation ; tandis que dans les plaines de la Castille, le froment est à un prix si bas, qu'il arrive à peine à la moitié de celui que fournit l'étranger ; et cela par le prix énorme des transports de la province de *Campos*, à Valence ou à Barcelone.

Les objets de première nécessité sont astreints à la même loi que les objets de commodité, d'agrément et de luxe. Ce n'est donc qu'en diminuant le prix des transports, c'est-à-dire en multipliant et facilitant les communications, que l'on peut éviter la contribution qu'une nation paie à l'industrie et au commerce d'une autre.

L'Espagne, jusqu'à présent, s'est peu ressentie de ces maux, parce que l'or et l'argent de ses colonies mettoient entre ses mains un produit précieux avec lequel elle acquittoit cette immense contribution que, depuis la découverte de l'Amérique, elle paie à l'industrie des autres nations.

Mais à présent que cette source de richesses est interceptée et peut être desséchée, il faut que l'Espagne s'applique à multiplier ses produits, si elle veut conserver, non-seulement le numéraire qui lui reste, mais encore les moyens de subsis-

tance, de commodité et d'agrément : bref, il faut qu'elle vive de son travail, et c'est ce que son Gouvernement desire. Or, dans un territoire étendu et sec, comme est celui de l'Espagne, il est impossible généralement de multiplier et de transporter les productions du sol et de l'industrie, sans canaux d'irrigation et de navigation. Pas une seule goutte d'eau ne devroit arriver à la mer, sans avoir auparavant fécondé la terre, ou servi au transport de ses fruits.

L'Angleterre a triplé, en trente ans, la valeur de ses terres; et elle ne doit cet immense bienfait qu'à neuf cents lieues de canaux construits dans ce royaume, et qui ont métamorphosé les villes intérieures en véritables ports. Le trafic se fait avec tant de facilité entre les points les plus éloignés de cette île, que la différence des prix d'achat des denrées et marchandises, ou, ce qui revient au même, les frais de transport ne montent qu'à deux pour cent.

La Hollande entière n'est qu'un vaste marché permanent, dont les villes communiquent entre elles par des *rues d'eau*. Le laborieux Batave, après avoir enlevé à l'océan le sol sablonneux qu'il habite, a enchaîné ses ondes menaçantes par des digues et des canaux, et a fini par conquérir la terre et la mer. Tout le monde sait jusqu'à quel degré

sont parvenus en Hollande l'industrie et le commerce. Dépouillée aujourd'hui de son ancienne influence dans la balance de l'Europe, il lui reste, du moins, son industrie et son commerce intérieur ; et si ce petit État n'est pas aussi puissant que lorsqu'il osoit dicter des lois à Louis XIV, il n'est peut-être pas moins heureux.

Il est vrai que les localités géographiques de l'Espagne ne sont pas aussi favorables à la construction des canaux que celles d'Angleterre et de Hollande ; mais, par cette même raison, ils n'y sont que plus nécessaires ; ils ne seront que plus avantageux à ceux qui entreprendront de pareils travaux.

Dans les deux contrées que nous venons de citer, la mer qui les entoure, rend plus courts, moins dispendieux, et conséquemment beaucoup moins nécessaires, les travaux de communication par eau. Le voisinage de la mer, communication commune à tous les peuples, facilite les transports, sans augmenter sensiblement leur prix, alors même qu'il n'y auroit pas de communication intérieure.

Mais en Espagne, où les distances par terre sont si grandes, du centre aux côtes maritimes, le transport doit inévitablement augmenter les prix, au point de rendre toute concurrence im-

possible avec les étrangers ; par conséquent, la difficulté de la navigation intérieure dans la Péninsule, est l'argument le plus grand et le plus invincible qui milite en faveur des canaux et des communications, comme très-nécessaires et très-utiles.

Mais combien sont plus grandes les mêmes distances, dans le vaste empire de la Chine! La Chine n'est-elle pas plus centrale que l'Espagne, puisque la mer ne la baigne que dans la partie orientale, tandis que celle-ci en est entourée presque de toutes parts? Eh! à quoi cette indéfinissable monarchie doit-elle son industrie, ses richesses et sa célébrité, si ce n'est au grand nombre de canaux qui, unis aux grands fleuves, fécondent la vaste étendue de son territoire, et servent de véhicule à l'industrie, d'embellissement aux provinces, et même d'habitation aux indigènes; car, beaucoup de familles chinoises n'ont pas d'autres demeures que les barques qui couvrent continuellement les canaux et les fleuves navigables de cet empire. Les Espagnols ont beaucoup plus d'instruction qu'eux en mathématiques et en économie ; ils possèdent un territoire plus avantageusement disposé pour ces sortes d'ouvrages ; ils ont d'excellens plans et de bons devis, faits avec la plus grande exactitude ; ils ont vaincu

les principales difficultés ; il ne leur manque que des capitaux et des entrepreneurs qui les prennent pour leur compte.

Les Espagnols qui eurent la gloire de précéder d'un siècle les autres nations dans toutes les branches des connoissances humaines, quoique bientôt ils aient reculé dans quelques unes par comparaison avec d'autres peuples d'Europe, les Espagnols, dis-je, connurent sous le règne de Jean II, dès le XVe siècle, l'utilité des communications, et entreprirent de conduire les eaux de la Jarama, dans le Manzanarès, afin de rendre cette rivière navigable ; mais ce projet ne fut point exécuté.

Sous Charles-Quint, fut commencé le canal impérial d'Aragon dérivé de l'*Ebre*, à une lieue environ au de-là de *Tudela* et destiné à arroser les plaines au Sud de ce grand fleuve. L'arrosement arrivoit aux environs de Saragosse et même jusqu'à Fuentès, deux lieues au de-là, passant par-dessous le Jalon par le moyen de trois conduits souterrains. Ce canal, peu après sa construction, fut tout-à-fait perdu par la destruction des traverses contiguës au passage du Jalon, et ses conduits sont aujourd'hui comblés.

Ces efforts partiels et infructueux furent suivis sous Philippe II, du projet d'établir un système de navigation intérieure dans la Péninsule. Le

célèbre ingénieur *Antonelli* eut ordre de faire tous les travaux pour rendre navigable le *Tage* alors si important par la réunion du Portugal à l'Espagne. Pendant les quatre années suivantes, on y établit quelques passages; et en 1588 on y navigua pour la première fois; mais des obstacles survinrent qui rendirent cette entreprise peu avantageuse; *Antonelli* auroit pu les surmonter, mais la mort l'en empêcha. Ce qui est constant, c'est qu'on n'y fit que deux voyages, et ce moyen de communication fut abandonné.

Il est vrai que, sous les règnes postérieurs, on fit sur les fleuves d'Espagne, notamment sur les quatre principaux : l'*Ebre*, le *Tage*, le *Duero* et le Guadalquivir, plusieurs reconnoissances, dont les plus importantes sont dues à *Carduchi*, *Martelli*, sur le *Tage*, et à don Carlos *Grunemberg*, et don Ferdinand, son frère, sur le *Jarama* et le *Manzanarès*.

De tous ces projets et de toutes ces tentatives, il n'est résulté aucune utilité. Mais depuis que la Maison de Bourbon règne en Espagne, on a travaillé avec succès à la confection des canaux et des grandes routes. Sous Ferdinand VI, furent commencés les canaux de *Castille*, de *Guadarrama*, et le chemin de *Reynosa* à *Santander*; c'est par ces deux moyens, que le centre de cette province

devoit communiquer avec la mer de *Cantabrie*. Mais ce n'est que sous le règne de Charles III, que furent construits presque tous les canaux et les grandes routes, qui existent maintenant en Espagne.

En 1772, M. le chanoine de Pignatelli fut nommé directeur du canal d'Aragon, pour la navigation, et du canal d'irrigation de *Tauste*, le premier au midi, et le second au nord de l'*Ebre*, dont la longueur est de dix-sept lieues. La prise d'eau est à une lieue de *Tudela*, et il doit se terminer à *Sastago* d'après le premier plan, ou, ce qui seroit encore mieux, à *Tortosa*. Le *canal impérial d'Aragon* sert également à la navigation et à l'arrosement. Sa distance des deux seules villes, près des quelles il passe, est cause qu'on n'en tire pas tous les avantages qu'il devroit offrir au commerce, quoiqu'il soit parfaitement construit, et qu'il ait coûté beaucoup.

Le canal de Castille auroit dû commencer à *Golmir* près de *Reynosa*, afin d'être en communication avec la route de *Santander*; mais la difficulté des travaux dans ce trajet est cause qu'il n'a commencé qu'à *Alar del Rey*, à onze lieues de *Reynosa*; on l'appelle *Canal du Nord*, depuis la prise d'eau jusqu'au village de *Calahorra*; à partir de ce village par la rivière *Car-*

rion, suivant la direction de *Rio seco*; on l'appelle *Canal de Campos*; il est ouvert et navigable jusque près de Paredès de Nava. De ce point, près de Grijota, il prend sa direction vers *Valladolid* et *Ségovie*, et s'appelle *Canal du Sud*. Tout le canal du Nord, dont la longueur est de onze lieues, est en bon état. Celui de *Campos* n'a que cinq lieues un quart de navigable; celui du *Sud* n'en a encore que deux de faites. *Valladolid*, qui est pour le commerce le point le plus important de la ligne que ce canal doit parcourir, n'est encore en communication avec aucune des branches achevées. Par cette raison, l'utilité commerciale est peu importante pour les habitans de la partie qui est déjà navigable; mais une fois la difficulté du passage de Dueñas vaincue, les produits que donnera ce canal, seront très-considérables par l'exportation de toutes les productions de la Castille. La direction de ce canal fut confiée aux profonds mathématiciens don *Antoine Ulloa*, à don *Ferdinand*, son frère, et à M. *Lemaur*. Ce canal pourroit servir aussi à l'arrosement, si on y réunissoit les eaux des ruisseaux et des sources qui se trouvent sur ses deux côtés.

Le *canal de Manzanarès* dérive de ce fleuve par filtration à l'aide d'un artifice extrêmement simple et ingénieux, dû à *don Pedro Martinengo*, qui en

fut le premier directeur. Il commence près du pont de *Tolède*, qui est à la porte de *Madrid;* il a environ seize mille varas de navigables, et ne sert qu'à la navigation : mais le court espace qu'il parcourt ne permet pas encore d'en tirer tous les avantages commerciaux et industriels que l'on avoit en vue lorsqu'on le projeta, et qui sont de la plus grande importance pour l'approvisionnement de la capitale. Comme ce canal doit, avec le temps, réunir la navigation des provinces du Nord avec celle des provinces du midi de l'Espagne, la réduction, à quatorze pieds seulement de largeur à la base, est un défaut très-notable, auquel on pourra remédier, si on ne renouvelle pas la faute dans les écluses, qui sont dejà trop petites.

Le *canal de Murcie* sert à la fois à la navigation et à l'irrigation ; il doit parcourir la distance de *Huescar,* jusqu'à *Carthagène;* il n'y a encore que trente-deux mille trois cent six varas environ de faits en différens endroits. Considéré simplement comme canal d'arrosement, c'est une des entreprises les plus utiles et les plus sûres, à cause de l'extrême fertilité des plaines de Lorca, Ujejar et autres qu'il doit parcourir.

Le *canal de Guadarrama* fut commencé avec assez d'activité; mais la digue faite à la prise d'eau

étant à moitié finie, une partie s'est écroulée, et on suspendit les travaux.

De l'Ebre à *Amposta*, jusqu'au port de la *Rapita*, on ouvrit un canal de deux lieues, qui se dirige sur *Tortosa*, port de mer ; ce qui évitoit l'entrée du fleuve, qui souvent est très-difficile et périlleuse. Ce petit canal étoit utile ; mais en très-peu de temps, on l'a laissé s'encombrer, et il est devenu sans aucune utilité par un défaut dans sa construction primitive.

Tel est l'état actuel de la navigation intérieure de l'Espagne, très-arriérée sans doute ; car deux villes, tant soit peu considérables, n'y sont point encore unies par un canal navigable ; et, par conséquent, le commerce n'a pu encore retirer de grands avantages des capitaux que le Gouvernement a employés à ces travaux publics.

Il n'en fut pas de même des grandes routes qui sont presque complètes. Celle de *Madrid* à *Yrun* par *Somosierra*, celle de France par *Saragosse* et *Barcelone*, celle de *Madrid* à *Cadix*, à *Badajos* et à la *Corrogne*, celle de *Madrid* à *Burgos* par *Valladolid*, immortaliseront le règne de Charles III.

Quant aux routes transversales, celles des provinces de Biscaye sont vraiment magnifiques : cependant on pourra faire de semblables entreprises

très-utiles dans les provinces méridionales, et particulièrement dans le district *del Campo de Gibraltar*, où ces routes secondaires sont extrêmement nécessaires. Mais c'est de la construction d'*un* et même de plusieurs canaux latéraux du *Guadalquivir*, qu'on retireroit des avantages incalculables. Les plans et devis, faits par les plus habiles ingénieurs espagnols et singulièrement par don Joseph-Augustin de *Larramendi*, intendant de province, ne laissent à desirer que les fonds nécessaires pour leur prompt confectionnement. Une infinité de Français ont parcouru l'Andalousie; ils ont pu observer de leurs propres yeux la fécondité extraordinaire de ce riche sol; ce sont ces Français qui pourront donner une juste idée de la perspective brillante qu'offriroit ce magnifique pays, si ces importans ouvrages y étoient construits.

Mais il faut, avant tout, se bien persuader que les canaux latéraux sont préférables pour la navigation intérieure à la navigation des rivières. La dépense seulement des ouvrages nécessaires pour élever convenablement le niveau, si on veut naviguer commodément, est souvent supérieure à celle de la construction du canal.

Aussi *M. de Larramendi*, après avoir fait les plus minutieuses reconnoissances du *Guadalqui-*

vir, évalué les difficultés à surmonter et les excessives dépenses qu'elles occasioneroient, pour en faciliter la navigation depuis un peu au-dessus de *Cordoue* jusqu'au-dessous de *Séville*, proposa-t-il son projet de *canal latéral*, sur la droite du fleuve, dont la dérivation commenceroit au pont même de la ville de *Cordoue*.

Il seroit superflu de donner maintenant les détails des calculs et des reconnoissances qui accompagnent le Mémoire que cet intendant adressa au Gouvernement, et qui sont énoncés dans l'excellent plan prolongé qu'il fit lever de tout le cours du *Guadalquivir* jusque près de son embouchure. Mais il est bon de savoir que la dépense totale de cet important projet, dont il seroit difficile d'évaluer tous les avantages, n'excède pas dix-sept millions de francs, lors même qu'on l'entreprendroit en totalité et à la fois; elle seroit beaucoup moindre en la faisant par portions, et jouissant du produit de chacune d'elles, à mesure que les travaux avanceroient : de sorte qu'en employant seulement à présent cinq millions de francs pour la première portion, qui doit partir d'Alcoléa à Séville, déjà elle commenceroit à donner de grands avantages, qui diminueroient beaucoup la dépense de la seconde et infiniment plus celle de la troisième. En un mot, une telle entreprise pro-

duiroit à ceux qui s'en chargeroient un intérêt qui surpasseroit le capital qu'ils y auroient placé.

En résumant ce que contient ce court aperçu, j'offrirai aux Français une idée des ouvrages de ce genre qui peuvent être entrepris en Espagne avec un succès complet, et qui présentent une belle perspective aux spéculateurs éclairés.

L'intérieur de l'Espagne est divisé en quatre bassins extrêmement étendus et très-bien marqués; nous les appellerons bassins de l'*Ebre*, du *Duero*, du *Tage* et du *Guadalquivir*. Nous pouvons considérer la province de la Manche comme une prolongation du bassin du *Tage*. On doit donc établir une navigation entre ces bassins, et les faire communiquer entre eux par des canaux.

Le *canal d'Aragon* doit être prolongé jusqu'à *Tortosa*; plusieurs rameaux doivent nécessairement s'y rendre : la *Sègre*, la *Cinca*, le *Gallego*, l'*Aragon* et *autres rivières* qui se jettent dans l'*Ebre*. Un autre rameau devra se diriger de *Lérida* à *Urgel*, pour en arroser la plaine. En un mot, pour compléter la navigation intérieure au nord-est de l'Espagne, il faudra rétablir le canal qui alloit de *Tortosa* au port de la *Rapita*.

Le *canal de Castille* devra se prolonger d'un côté vers *Santander*, et de l'autre vers *Ségovie*.

Du point le plus convenable de ce canal, en dérivera un autre, qui, passant par *Burgos* et par *Calahorra*, fera à *Tudèla* sa jonction, avec le canal d'*Aragon*. De *Burgos* il étendra un bras vers *Vittoria* et delà vers un port des provinces Basques. De Valladolid, on ouvrira un autre canal latéral au Duero jusqu'aux frontières de Portugal.

La branche de *Campos*, prolongée vers *Medina* et *Benavente*, jusqu'aux plaines du *Tera*, communiquera, par le moyen d'une grande route, avec un canal formé par les versans du *Sil*. C'est de cette manière qu'on pourra établir une communication entre la *Galice* et la *Castille*, malgré le mur presque insurmontable, que la nature a élevé entre ces deux provinces.

Le canal de *Manzanarès*, doit passer par *Aranjuez* et par le ruisseau le *Cédron* ou par l'*Algodor*, au centre de la Manche, où il se divisera en trois grandes branches; l'une se dirigeant vers l'Extramadoure, par les plaines du *Guadiana*; l'autre par le *Jucar*, à *Cullera*, et le troisième vers l'Andalousie.

En outre, il faudra ouvrir des communications par le *Tage* vers *Tolède*, et entre les rivières d'*Hénarès*, *Jarama*, *Tajugna* et le même *Tage* vers sa partie supérieure ; sa communication avec

les canaux de la Vieille-Castille et d'Aragon, doit s'effectuer ou par les versans du *Duero*, qui sont près de ceux du *Jalon*, de l'*Hénarès* et de la *Jarama*, ou par les plaines de *Barahona*, ou plus haut.

Dans l'Andalousie deux canaux latéraux au *Guadalquivir* et au *Génil*, mettront en communication les villes de *Cordoue*, *Grenade* et *Séville*. Le canal de *Cordoue* devra se prolonger par *Andujar*, jusqu'à la plus basse des collines, qui forment la division de la *Sierra-Morena*, et par elle on communiqueroit avec le canal de *Manzanarès*.

Il est inutile de répéter, que, pour que tous ces projets puissent s'effectuer avec les plus grands avantages, il est indispensable de commencer par les canaux ou même par les portions de ces canaux, qui offriront le plus d'utilité immédiate et indépendante de la continuation ultérieure du plan général de navigation intérieure.

Les ouvrages les plus urgens et les plus nécessaires aujourd'hui sont la continuation du *canal de Castille* jusqu'à *Valladolid*, comme centre très-important du commerce; celle du *canal d'Aragon* jusqu'à *Tortosa*, pour donner un débouché aux productions de cette vaste province; celle du *canal de Manzanarès* jusqu'à *Aranjuez*; la construction de la portion du *Canal du Midi*,

depuis *Lorca* ou au moins depuis *Alcolea* jusqu'à *Séville*; et la plus utile, la plus nécessaire et même la plus facile à proportion de son importance, c'est d'amener à Madrid les eaux du *Jarama*, ou celles des autres rivières ou ruisseaux, qui se précipitent de la chaîne du *Guadarrama*.

Pour l'exécution de ces derniers ouvrages, je le répète, tout est prêt en Espagne : plans, devis, calculs très-exacts, protection spéciale du Gouvernement. Il ne manque donc que des fonds et une ou plusieurs compagnies qui les fournissent à des conditions réciproquement avantageuses. Il ne seroit pas même nécessaire d'avoir des fonds considérables pour commencer ces entreprises et peut-être pour les terminer. Il est aussi plus que probable qu'avec un certain nombre d'actions, celles-ci ne tarderoient pas à monter à un prix extraordinaire, par les bénéfices qu'elles produiroient.

L'Espagne bénira les noms de ceux qui, en se chargeant de cette entreprise, lui procureront les avantages qu'elle desire depuis tant de siècles; et le Gouvernement, en la couvrant de son égide, acquerra une gloire bien supérieure à celle que l'histoire accorde à tous les règnes précédens.

Imprimerie de C. J. Trouvé, rue des Filles-Saint-Thomas, nº 12.